Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 7

КАК ВЫБИРАЮТ ИМЯ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЯ?

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00007

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 7, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 19 200 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

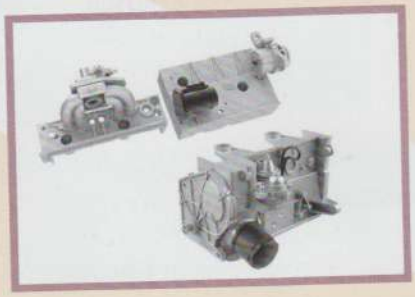
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 12.07.2018.
Дата выхода в свет: 18.10.2018.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 © фотобанк Лори; Стр. 7 (вверху), 9 (внизу), 10 (внизу), 11 (внизу) © частная коллекция; Стр. 7 (внизу), 8 (слева внизу, справа внизу), 11 (вверху) © ИТАР ТАСС
Стр. 8 (вверху) © РИА Новости; Стр. 9 (вверху), 10 (вверху) © AKG.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Сборка узлов правой стороны двигателя

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Как выбирают имя модели автомобиля?

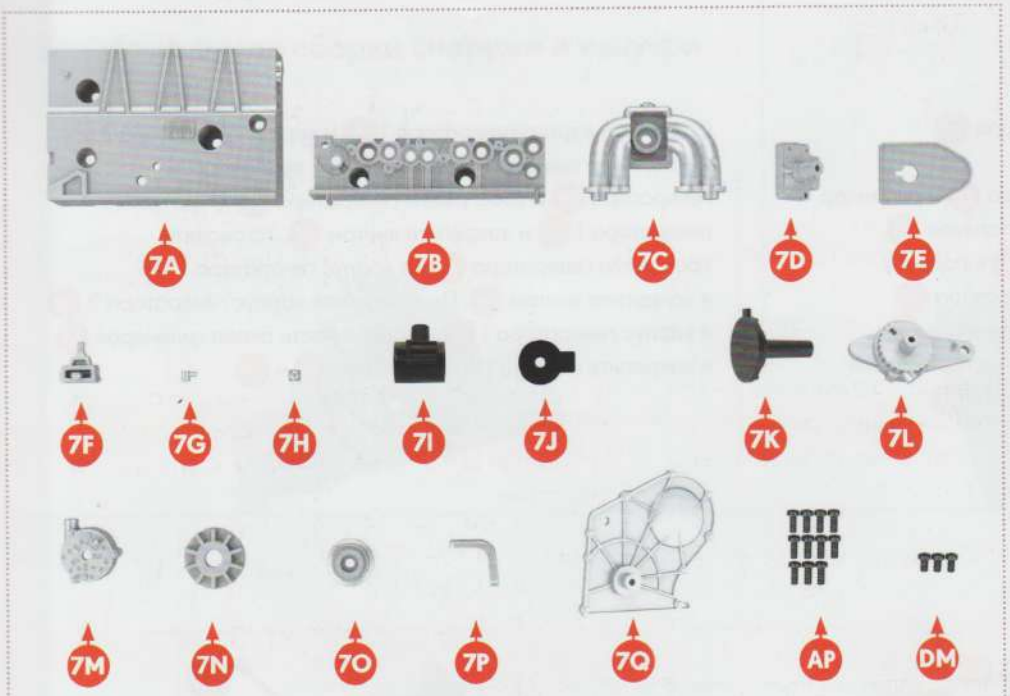
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Автомобильный концерн «Даймлер»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

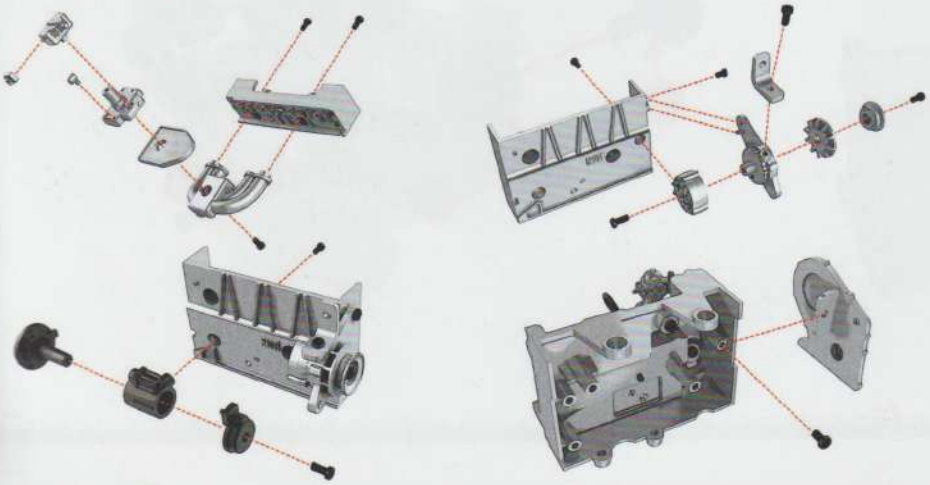
Сборка узлов правой стороны двигателя

Продолжите сборку двигателя своей модели ВАЗ-2101 из деталей, полученных с этим номером, а также с использованием узла левой части блока цилиндров, собранного с номером 6.



- 7A Правая часть блока цилиндров
- 7B Правая часть головки блока цилиндров
- 7C Впускной коллектор
- 7D Корпус дроссельных заслонок
- 7E Поддон карбюратора
- 7F Поплавковая камера карбюратора
- 7G Регулятор холостого хода
- 7H Ускорительный насос карбюратора
- 7I Стартер 1
- 7J Стартер 2
- 7K Стартер 3
- 7L Корпус генератора 1
- 7M Корпус генератора 2
- 7N Вентилятор генератора
- 7O Шкив ремня генератора
- 7P Кронштейн генератора
- 7Q Крышка привода механизма газораспределения
- AP Винт М1,7 х 4 мм (11 шт.)
- DM Винт М1,7 х 3 мм (3 шт.)

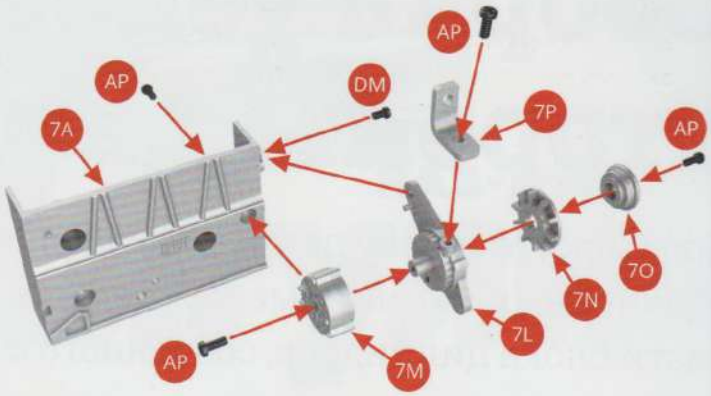
Схемы сборки



1

Прикрепите ускорительный насос карбюратора 7H к поплавковой камере карбюратора 7F. Установите поплавковую камеру карбюратора 7F и регулятор холостого хода 7G на корпус дроссельных заслонок 7D. Прикрепите корпус дроссельных заслонок 7D к поддону карбюратора 7E. Установите поддон карбюратора 7E на впускной коллектор 7C и закрепите снизу винтом AP. Соедините впускной коллектор 7C с правой частью головки блока цилиндров 7B и закрепите двумя винтами AP.

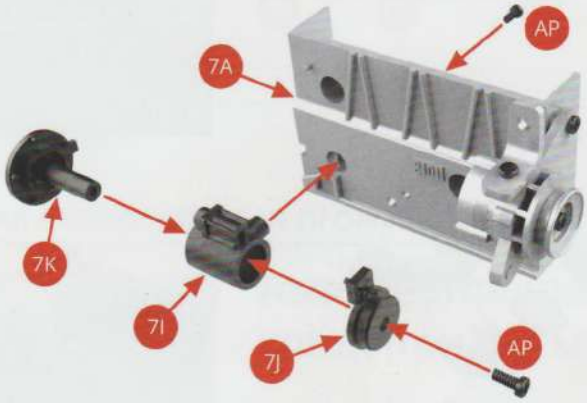
2



Соедините корпус генератора 1 7L и корпус генератора 2 7M и закрепите винтом AP. Присоедините вентилятор генератора 7N и шкив ремня генератора 7O к корпусу генератора 1 7L и закрепите винтом AP. Установите кронштейн генератора 7P на корпус генератора 1 7L и закрепите винтом AP. Присоедините корпус генератора 2 7M и корпус генератора 1 7L к правой части блока цилиндров 7A и закрепите соответственно винтами AP и DM.

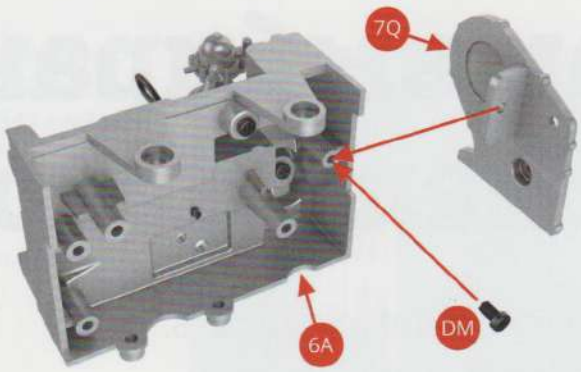
3

Соберите стартер, соединив детали стартер 3 7K, стартер 1 7I и стартер 2 7J и скрепив их винтом AP. Присоедините стартер 1 7I к правой части блока цилиндров 7A и закрепите винтом AP.

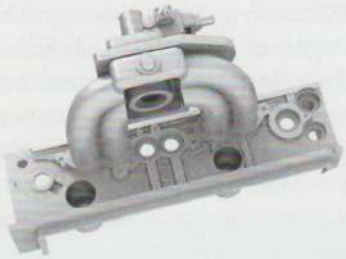


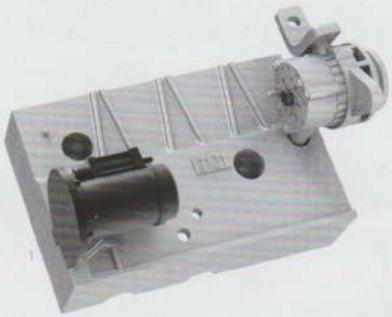
4

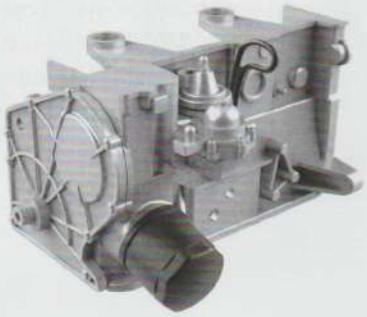
Теперь возьмите собранный с номером 6 узел левой части блока цилиндров 6A и продолжите сборку. Установите крышку привода механизма газораспределения 7Q к левой части блока цилиндров 6A и закрепите винтом DM.

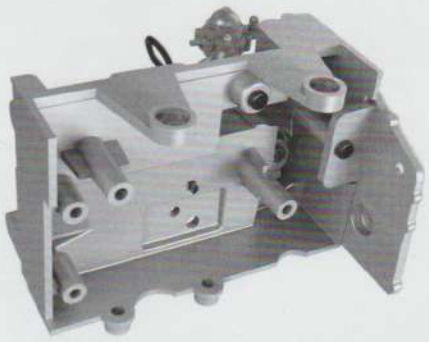


Вид узлов после сборки снаружи и изнутри









Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

Как выбирают имя модели автомобиля?

У моряков принято считать: как назовешь корабль, так и сложится его дальнейшая судьба. Стоит отметить, что и автомобилей это касается в той же степени – ведь от названия во многом зависит коммерческий успех той или иной модели.

Еще один конкурс

В конце XX века журнал «За рулем» объявил конкурс «Российский автомобиль столетия». Свое мнение высказали более 80 000 (!) читателей. И большинство признало таковым первенца ВАЗа – модель 2101.

Звучные и красивые имена стали давать машинам уже на заре автомобилестроения. Никаких норм и стандартов не существовало, но к середине XX века в этом вопросе сложилась довольно стройная мировая практика.

Мировая система именования моделей

Схем присвоения названий несколько. Самая распространенная – «фирма+модель», например «Форд Эскорт» или «Тойота Королла». Есть менее звучная схема «фирма+номер», довольно распространенная во Франции и Италии («Рено 19», «Пежо 406», «Фиат 124» и т. д.). Своеобразны схемы, принятые немецкими фирмами BMW и «Даймлер-Бенц». Первая в разные годы присваивала своим моделям номера, названия, а затем буквенно-цифровые индексы, отягощенные еще и разбивкой моделей на серии. Еще сложнее система обозначения у «Даймлер-Бенц» – мало того, что все автомобили фирмы вне зависимости от класса, размеров, назначения и года выпуска имеют одно название – «Мерседес-Бенц», – так еще и параллельно существует нумерация моделей и их кузовов. При этом существование одной модели в кузове другой – нормальное явление.

Советская система именования

Принципы формирования названий в мировой автопромышленности позволяют лучше понять, чем руководствовались в СССР, давая названия отечественным автомобилям. До Великой Отечественной войны в СССР существовала лишь схема «фирма+номер», где вместо названия фирмы фигурировала аббревиатура завода-изготовителя: ЗИС-101, ГАЗ-М-1 и т. д. Первыми послевоенными автомобилями стали «Москвич-400» и ГАЗ-М20 «Победа». В первом случае мы видим кальку с «Мерседеса»: сочетание названия, присвоенного всем моделям фирмы (завод МЗМА/

ВАЗ-2101 «Жигули» – это название включает аббревиатуру изготовителя, номер модели и ее собственное имя.

АЗЛК), и номера. Во втором присутствует синтез схем «фирма+номер» и «фирма+модель», встречающийся также и за рубежом. По второй схеме были названы и следующие газовские модели – ГАЗ-13 «Чайка» и ГАЗ-21 «Волга». А потом почему-то для новой модели ГАЗ-24 сохранили старое название «Волга» (так же произошло и с «Чайкой»), творчески дополнили «мерседесовский» вариант, смешав все схемы именования ради узнаваемости бренда. Аналогичным способом стали именовать все «Запорожцы» и «Жигули».

Почему «Жигули»?

История с названием для новой модели Волжского автозавода особенно примечательна. Как известно, у неудачи автор всегда один, а у успеха авторов много. Но обо всем по порядку.

Обложку июньского номера журнала «За рулем» за 1968 год украшало фото трех прототипов нового автомобиля ВАЗа. А осенью редакция объявила конкурс на название для машины. Каких только имен не предлагали читатели! Было немало интересных, смешных и даже нелепых вариантов, среди которых были следующие: «Аргамак», «Сокол», «Гвоздика», «Фиалка», «Лада», «Катюша», «Руслан», «Атаман», «Искра», «Аврора», «Директивец», «Перворожец», «Новорожец», «Мемориал», «Мадонна», «Юность», «Мечта», «Весна», «Луч» и даже ВИЛ-100 («Владимиру Ильичу Ленину – 100 лет»).

В первую пятерку вошли: «Волжанка» (3989 писем), «Дружба» (2878), «Мечта» (2806), «Жигули» (2220) и «Лада» (1752). А вот что произошло дальше, неясно. По одной из версий, название «Жигули» выбрал тогдашний первый секретарь Куйбышевского (в те годы город Самара

«Фиат 124» в Мальвалье, Швейцария. 1972 год.

«Москвич-400», 1954 год.

назывался Куйбышев) обкома КПСС. По другой, на заседании Госкомиссии было отобрано восемь названий, но правительство утвердило название «Жигули», предложенное конструктором А. М. Черным, непонятно как оказавшимся в составе Госкомиссии.

Впрочем, другой участник событий, конструктор Геннадий Лях-хов, сообщает другую версию этих событий, которая выглядит более достоверной. По его словам в середине февраля 1967 года директор ВАЗа Поляков поставил перед заместителем главного конструктора Поспеловым задачу – придумать название для автомобиля. Возглавляемая Поспеловым группа конструкторов в этот момент находилась в Москве в НАМИ, с материалами библиотеки которого пришлось основательно поработать. В результате для голосования отобрали восемь названий, а А. М. Черный добавил еще одно – «Жигули». Участники группы проголосовали в двух турах и решили назвать автомобиль в честь Жигулевских гор, места, которое за красоту называют Волжской Швейцарией. Эта идея понравилась и Полякову, который утвердил за первенцем ВАЗа имя «Жигули». Все это произошло более чем за год до конкурса журнала «За рулем». Похоже, именно так все и было: решение приняли келейно, в узком кругу технических специалистов, мало разбиравшихся в лингвистике. А потом начались последствия...

ГАЗ-13 «Чайка» на ВДНХ СССР. 1974 год.

Красивое имя «Лада»

Первая проблема возникла с экспортом. Правильно произнести слово «Жигули» могли далеко не все иностранцы, ведь во многих языках просто нет звука «ж». К тому же «Жигули» было созвучно со словом «жиголо», употребляющимся практически интернационально с совершенно однозначным негативным смыслом. В арабском языке оно оказалось созвучно слову «вор», а в венгерском звучало просто нецензурно. В общем, для заграницы название бренда звучало плохо.

Да что там экспорт! Для русского уха слово «Жигули» тоже звучало непривычно, а то, что это название поволжских гор, никто не разъяснил, и многие поначалу весьма удивлялись. Кроме того, «Жигули» – это множественное число, и данное обстоятельство порождало в разговорной речи неудобство и стремление сделать его единственным: от ласково-уменьшительного «жигуленок» до совершенно отвратительного «жигуль»! При этом в просторечии возникли безобразные варианты склонения: «к моему жигулю» или «у моего жигуля».

Для экспортных автомобилей в 1973 году придумали название «Лада». История его происхождения еще более туманна, чем у названия «Жигули». Неизвестен ни автор идеи, ни соображения, которыми он руководствовался. Совершенно явно улавливается связь с изображенной на товарном знаке волжской ладьей, а также со старинным словом «лада» однокоренным с «ладный». Вспоминается и популярная именно в те годы жизнерадостная песенка «Хмуриться не надо, Лада». Одно безусловно – понравилось это красивое имя всем. Причем, когда автомобили с шильдиком «LADA» появились на улицах (а небольшое количество экспортных машин попадало в руки внутреннему потребителю), пошла молва, что, мол, название «Жигули» заменили на «Лада». И хотя все одобряли, чуда не произошло и осталось привычное уже наименование «Жигули». О поволжских горах по-прежнему мало кто знает, а название стало культовым.

Автомобили «Лада» на Женевском автосалоне. 1976 год.

Такси «Лада» в Абердине. 1978 год.

Автомобильный концерн «Даймлер»

Компания «Даймлер» является немецкой автомобильной корпорацией со штаб-квартирой в Штутгарте, земля Баден-Вюртемберг, Германия. Это одна из крупнейших по обороту компаний Германии.

Эмблема фирмы на автомобиле «Мерседес-Бенц тип 770 Кайзер Вильгельм II».

Современные модели

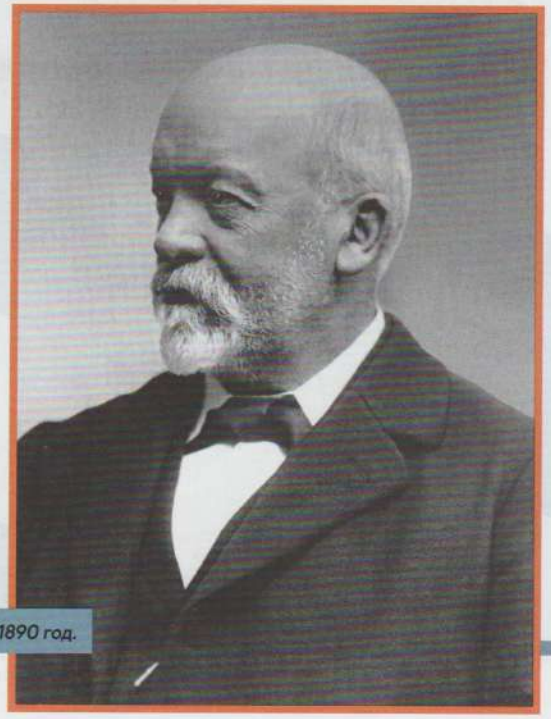
Сегодня компания производит модели «Мерседес» классов A, B, C и E. Современные автомобили бренда славятся своей безопасностью и по-прежнему считаются самыми престижными в мире. «Мерседес S-класс» (Mercedes S-Class) даже вошел в Книгу рекордов Гиннесса как «самый прочный автомобиль, который когда-либо был выпущен».

История компании, известной под современным названием «Даймлер» (Daimler AG), неразрывно связана с именами двух выдающихся изобретателей – Готтлиба Даймлера и Карла Бенца.

Отцы-основатели

В 80-х годах XIX века Готтлиб Даймлер и Карл Бенц независимо друг от друга изобрели высокоскоростной двигатель. В 1885 году Даймлер со своим деловым партнером Вильгельмом Майбахом разработали то, что впоследствии развилось в современный бензиновый мотор. Примерно в то же время Карл Бенц, используя велосипедную технологию и четырехтактный двигатель, создал один из первых автомобилей. В 1883 году он основал фирму «Бенц & Ко Рейнише Газмоторен-Фабрик» (Benz & Co Rheinische Gasmotoren-Fabrik).

Компания «Даймлер-Моторен-Гезельшафт» (Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG)) была основана в 1890 году пожизненными деловыми



Готтлиб Даймлер. 1890 год.

партнерами Готтлибом Даймлером и Вильгельмом Майбахом. Уже в 1892 году она приступила к производству автомобилей. Разногласия с акционерами вынудили Даймлера и Майбаха уйти из бизнеса, но в 1894 году они вернули себе компанию. В 1900 году Даймлер скончался, а Майбах управлял DMG, пока не покинул предприятие в 1907 году.

Из истории марки «Мерседес»

В 1899 году выпускается первый «Мерседес» (Mercedes). Он был назван одним из членов правления компании Даймлера Эмилем Еллинеком в честь собственной дочери Адрианы Мануэлы Рамоны Еллинек, которую в семье называли Мерседес. Впоследствии это имя стало товарным знаком компании. «Mercedes» в переводе с испанского означает «милосердная». Но стоит отметить тот факт, что латинский корень слова «милосердие» дословно переводится как «прибыль, вознаграждение», а также «искупление».

Трудности, преследовавшие обе фирмы после Первой мировой войны, заставили задуматься об объединении. 1 мая 1924 года был подписан договор о взаимной заинтересованности между корпорациями «Бенц и компания» (Benz & Cie) и ДМГ (Daimler Motoren Gesellschaft). Обе компании продолжали производить свои автомобили и двигатели до 28 июня 1926 года, когда «Бенц» и ДМГ официально объединились в союз «Даймлер-Бенц АГ» (Daimler-Benz AG). Они договорились, что после этого объединения все заводы будут использовать марку «Мерседес-Бенц» (Mercedes-Benz).

Эмблема фирмы

Трехлучевая звезда появилась на автомобилях «Мерседес» в 1909 году. Есть несколько версий ее значения. По наиболее распространенной и достоверной, трехлучевая звезда символизирует успех марки на суше, в воде и в воздухе. Это объясняется тем, что владелец марки, компания «Даймлер», производила помимо автомобилей судовые и авиационные двигатели.

По другой версии, три луча – это имена трех людей: Вильгельма Майбаха, Эмиля Еллинека и его дочери Мерседес. Наконец, в соответствии с третьей версией, в круг вписана женская фигура с высоко поднятыми над головой руками. Такая символика перекликается с временами парусного флота, когда на носах кораблей были вырезаны женские головы или фигуры. Этот символ считался хранителем корабля. Так и на «Мерседесе» богиня защищает автомобиль. При слиянии фирм трехлучевую звезду поместили в круглую эмблему «Бенц», украшенную лавровым венком. Впоследствии венок исчез, и осталась только звезда в круге.

А. Даймлер с женой в автомобиле «Мерседес 35 PS». 1901 год.

«Мерседес-Бенц SSK». 1929–1932 годы.

Национальный символ

До начала Второй мировой войны компания успела выпустить целый ряд моделей, которые завоевали большую популярность у потребителей. Это в первую очередь «Мерседес SSK» и «Мерседес 770». Но особая слава досталась модели «Мерседес-Бенц Нюрбург 460» (Nürburg 460). Выпуск этой

машины, оснащенной 8-цилиндровым двигателем, начался в 1928 году. Максимальная мощность мотора этого автомобиля составила 80 л. с. В 1930-е годы также было налажено производство автомобилей-родстеров марок 500K и 540K. В период с 1936 по 1940 год осуществлялось массовое производство первой модели дизельного «Мерседес 260D». Эти машины были оснащены двигателем мощностью 45 л. с. с объемом 2,5 л. Во многих публикациях сетуют, что Вторая мировая война чуть ли не разрушила бизнес «Даймлер-Бенц АГ», т. к. все производственные мощности компании были практически уничтожены. Вот только при этом забывают задаться вопросом: почему? Да потому, что компания, как, впрочем, и другие германские концерны, поддерживала нацистов. Заводы «Даймлер-Бенц АГ» выпускали не только автомобили для вермахта, но и танки, артиллерийские тягачи, авиационные и судовые двигатели. Производство автомобилей удалось восстановить только к 1947 году. После реструктуризации валюты 1948 года экономика Западной Германии вошла в период фантастического промышленного роста и низкой инфляции. В 1954 году ежегодный оборот «Даймлер-Бенц», достиг миллиарда марок. Количество автомобилей «Мерседес-Бенц», проданных за это время, стало одним из символов немецкого экономического чуда.

Карл Бенц. 1869 год.

Стабильное лидерство

В 1960 годах экономический бум предыдущего десятилетия обеспечил компании «Даймлер-Бенц» стабильность. В 1970-х автопром страдал от потрясений из-за нефтяного кризиса 1973 года. Многие правительства вынуждали производителей создавать экономичные транспортные средства, чтобы избавиться от зависимости от иностранной нефти. Тем не менее немецкая компания сохранила свои позиции. В Европе она стала лидером на рынке автомобилей класса люкс, а также автобусов и грузовиков.

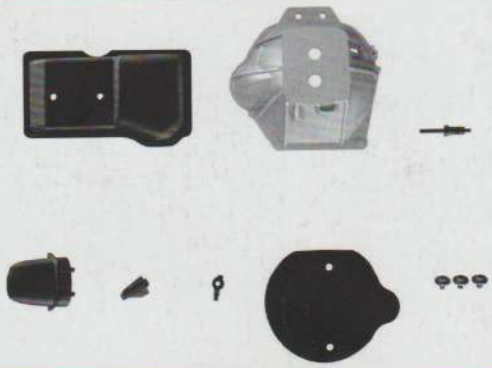
В 1998 году американская компания «Крайслер Корпорейшн» (Chrysler Corporation) и европейский производитель автомобилей «Мерседес» создали новый совместный концерн. В результате этого образовалась новая фирма «Даймлер Крайслер АГ» (Daimler Chrysler AG). Впрочем, ненадолго – 3 августа 2007 года группа «Крайслер» была продана частному американскому инвестиционному фонду «Церберус Кэпитал Менеджмент» (Cerberus Capital Management), а через два месяца (4 октября) на собрании акционеров название «Даймлер Крайслер АГ» было изменено на «Даймлер АГ».

«Мерседес-Бенц W112 300SE». На дизайн крыльев этой модели повлияла американская автомода 1960-х годов.

В НОМЕРЕ 8

- СБОРКА КАРТЕРА СЦЕПЛЕНИЯ
- РАБОЧАЯ ЛОШАДКА – СЕМЕЙНЫЙ УНИВЕРСАЛ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- МАСЛЯНЫЙ КАРТЕР
- КАРТЕР СЦЕПЛЕНИЯ
- РАБОЧИЙ ЦИЛИНДР
- ДЕТАЛЬ КАРТЕРА СЦЕПЛЕНИЯ
- ЗАЩИТНЫЙ КОЖУХ
- ВИЛКА ВКЛЮЧЕНИЯ СЦЕПЛЕНИЯ
- КРЫШКА КАРТЕРА СЦЕПЛЕНИЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2 © 2018 Ашет Коллекция. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!